

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 0 819 458 A1

(12) DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
21.01.1998 Bulletin 1998/04

(51) Int Cl.⁶: B01D 35/147

(21) Numéro de dépôt: 97401698.2

(22) Date de dépôt: 15.07.1997

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE

(72) Inventeurs:
• Brignoll, Bernard
92000 Nanterre (FR)
• Le Perleaut, Serge
92290 Chatenay Malabry (FR)

(30) Priorité: 18.07.1996 FR 9609013

(71) Demandeur: FILTRAUTO
F-78180 Montigny le Bretonneux (FR)

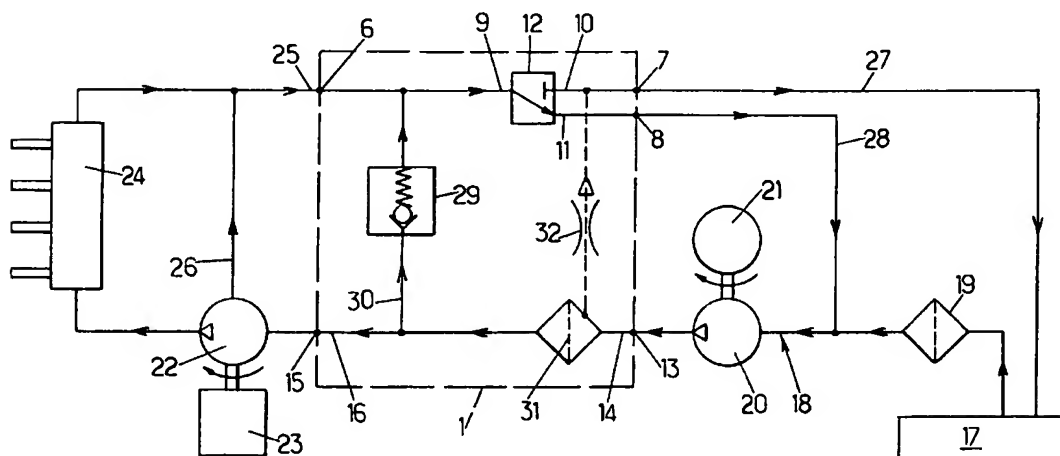
(74) Mandataire: Burbaud, Eric
Cabinet Plasseraud
84, rue d'Amsterdam
75440 Paris Cédex 09 (FR)

(54) Filtre à gazole pour moteur diesel et dispositif d'alimentation incluant un tel filtre

(57) Il s'agit d'un filtre à gazole pour moteur diesel, comportant une entrée (14) et une sortie (16) séparées l'une de l'autre par une cartouche filtrante (31), et une vanne à trois voies (12) comprenant une première voie (9) recevant du gazole en excès provenant d'une pompe d'injection haute pression (22), une deuxième voie (10) raccordée au réservoir de gazole (17), et une troisième

voie (11) raccordée à un circuit d'entrée de gazole (18) en amont d'une pompe de gavage (20) qui alimente l'entrée du filtre. Ce filtre comporte en outre un passage de dérivation qui fait communiquer la sortie avec la vanne à trois voies, ce passage de dérivation étant équipé d'un régulateur de pression (29) qui ne s'ouvre que lorsque la pression dans la sortie devient supérieure à une valeur prédéterminée.

FIG.2.



EP 0 819 458 A1

Description

La présente invention est relative aux filtres à gazole pour moteurs diesel et aux dispositifs d'alimentation comprenant de tels filtres.

On connaît des filtres à gazole pour moteurs diesel comportant une cartouche filtrante contenue dans un boîtier étanche qui comprend lui-même :

- un passage d'entrée qui est destiné à recevoir du gazole à filtrer acheminé par l'intermédiaire d'un circuit d'entrée relié à un réservoir de gazole, le passage d'entrée communiquant avec une chambre d'arrivée de gazole qui est située à l'intérieur du boîtier en amont de l'élément filtrant,
- un passage de sortie de gazole filtré, qui est situé en aval de l'élément filtrant et qui est destiné à être raccordé à une pompe d'injection haute pression,
- et une vanne à trois voies comportant :
 - une première voie qui communique avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire d'un premier raccord destiné à recevoir du gazole en excès provenant de la pompe d'injection haute pression, ce gazole en excès présentant une pression inférieure à la pression qui règne dans le passage d'entrée du filtre,
 - une deuxième voie qui communique avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire d'un deuxième raccord destiné à être relié au réservoir de gazole,
 - et une troisième voie destinée à diriger le gazole en excès en amont de l'élément filtrant sans séjourner dans le réservoir, la vanne à trois voies pouvant être actionnée pour orienter majoritairement le gazole en excès soit vers la deuxième voie, soit vers la troisième voie.

Le document EP-A-0 145 986 décrit un exemple d'un tel filtre à gazole.

Ce filtre à gazole est adapté pour fonctionner au sein d'un dispositif d'alimentation en gazole dans lequel la pression du gazole en excès arrivant dans la première voie de la vanne à trois voies est supérieure à la pression du gazole arrivant dans le passage d'entrée du filtre, puisque la troisième voie de la vanne à trois voies communique directement avec la chambre d'arrivée du gazole à l'intérieur du filtre.

Mais le filtre en question ne pourrait pas fonctionner au sein d'un dispositif d'alimentation en gazole dans lequel la pression du gazole en excès au niveau de la première voie de la vanne à trois voies est inférieure à la pression du gazole au niveau du passage d'entrée du filtre.

Par ailleurs, dans certains cas, la pompe d'injection haute pression du dispositif d'alimentation en gazole dans lequel est inclus le filtre doit être alimentée en gazole avec une pression d'alimentation située dans une plage relativement étroite : il en va ainsi notamment lorsque cette pompe d'injection haute pression est du

type dit "common rail", c'est-à-dire lorsque la pompe d'injection haute pression alimente en permanence une rampe d'injecteurs pour injection directe qui sont commandés individuellement par un système électronique.

- 5 Dans ce cas, il est souhaitable d'éviter que la pression du gazole à l'entrée dans la pompe d'injection haute pression sorte de la plage optimale susmentionnée.

La présente invention a notamment pour but de pallier cet inconvénient, en proposant un filtre à gazole qui puisse être utilisé au sein d'un dispositif d'alimentation en gazole dans lequel la pression du gazole en excès arrivant au niveau de la première voie de la vanne à trois voies est inférieure à la pression du gazole arrivant dans le passage d'entrée du filtre, et dans lequel la pompe d'injection haute pression doit être alimentée en gazole avec une pression d'alimentation comprise dans une plage prédéterminée.

A cet effet, selon l'invention, un filtre à gazole du genre en question est essentiellement caractérisé en ce qu'il comporte en outre un passage de dérivation qui fait communiquer le passage de sortie avec au moins l'une des trois voies de la vanne à trois voies, ce passage de sortie étant équipé d'un dispositif régulateur de pression adapté pour fermer ledit passage de dérivation tant qu'il règne dans le passage de sortie une pression inférieure à une pression prédéterminée, et pour ouvrir le passage de dérivation lorsque la pression dans le passage de sortie devient supérieure à ladite pression prédéterminée, et en ce que la troisième voie communique avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire d'un troisième raccord.

Dans des modes de réalisation préférés, on peut éventuellement avoir recours en outre à l'une et/ou à l'autre des dispositions suivantes :

- la chambre d'arrivée présente une zone supérieure qui communique avec la deuxième voie de la vanne à trois voies par l'intermédiaire d'un orifice de dégazage ;
- le dispositif régulateur de pression est une soupape de décharge qui comprend, d'une part, un siège annulaire traversé par le passage de dérivation, et d'autre part, un clapet sollicité contre ce siège par un ressort, à l'encontre de la pression régnant dans le passage de sortie ;
- le boîtier comprend un couvercle fixe et une cuve inférieure fixée à ce couvercle, le passage d'entrée, le passage de sortie, les trois voies de la vanne à trois voies, et le passage de dérivation étant formés dans la masse dudit couvercle ;
- le couvercle est moulé en matière plastique ;
- la vanne à trois voies comprend un puits vertical formé à l'intérieur du couvercle, ce puits vertical comportant des premier et deuxième sièges annulaires intérieurs qui le subdivisent en des premier, deuxième et troisième compartiments superposés communiquant respectivement avec les première, deuxième et troisième voies de la vanne à trois

voies, le premier compartiment étant interposé entre les deuxième et troisième compartiments, et ledit premier compartiment contenant un organe de clapet qui est déplaçable en translation verticale sous l'effet de moyens d'actionnement entre, d'une part, une première position où il est en contact étanche avec le premier siège en obturant la deuxième voie et, d'autre part, une deuxième position où il est en contact étanche avec le deuxième siège en obturant la troisième voie, le dispositif régulateur de pression étant une soupape de décharge qui comprend, d'une part, un siège annulaire qui communique avec le passage de sortie et qui est traversé par le passage de dérivation, et d'autre part, un clapet sollicité contre ce siège par un ressort, à l'encontre de la pression régnant dans le passage de sortie, ce clapet et ce ressort étant logés dans une chambre verticale formée dans le couvercle, et le passage de dérivation comprenant un premier conduit rectiligne horizontal qui est formé dans le couvercle et qui débouche, d'une part, dans la chambre contenant ledit clapet, et d'autre part, dans un des compartiments du puits vertical de la vanne à trois voies, ce compartiment débouchant à l'extérieur du boîtier du filtre par l'intermédiaire d'un deuxième conduit rectiligne qui forme le raccord correspondant à ce compartiment et qui est aligné avec le premier conduit rectiligne : ces conditions permettent en particulier une réalisation aisée du couvercle du filtre, notamment par moulage ;

- le deuxième compartiment du puits vertical de la vanne à trois voies est situé sous le premier compartiment et communique avec la zone supérieure de la chambre d'arrivée de gazole par l'intermédiaire d'un orifice de dégazage ;
- le puits vertical de la vanne à trois voies est un puits borgne débouchant vers le bas, ce puits étant fermé en partie inférieure par un bouchon qui est fixé au couvercle du boîtier et qui inclut l'orifice de dégazage, lequel orifice de dégazage présente une section de passage inférieure à 1 mm² ;
- le passage d'entrée et le passage de sortie du filtre communiquent avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire respectivement de quatrième et cinquième raccords, les premier, deuxième, troisième, quatrième et cinquième raccords formant tous des conduits horizontaux parallèles les uns aux autres.

Par ailleurs, l'invention a également pour objet un dispositif d'alimentation en gazole incluant un filtre à gazole tel que défini ci-dessus et comprenant en outre :

- un réservoir de gazole,
- un circuit d'entrée qui inclut une pompe de gavage et qui relie le réservoir de gazole au passage d'entrée du filtre,
- une pompe d'injection haute pression alimentée par le passage de sortie du filtre et alimentant elle-même

une rampe d'injecteurs,

- un circuit de retour de gazole, recevant du gazole en excès provenant de la pompe d'injection haute pression, ce circuit de retour de gazole étant relié au premier raccord du filtre, ce gazole en excès étant à une pression inférieure à la pression qui règne dans le passage d'entrée du filtre,
- une canalisation reliant le deuxième raccord du filtre au réservoir,
- et une canalisation reliant le troisième raccord du filtre au circuit d'entrée, en amont de la pompe de gavage.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront au cours de la description détaillée suivante d'une de ses formes de réalisation, donnée à titre d'exemple non limitatif, en regard des dessins joints.

Sur les dessins :

- la figure 1 est une vue en perspective d'un filtre à gazole selon une forme de réalisation de l'invention,
- la figure 2 est un schéma de principe d'un dispositif d'alimentation en gazole pour moteur diesel qui inclut le filtre de la figure 1,
- la figure 3 est une vue en coupe verticale du filtre de la figure 1,
- la figure 4 est une vue de détail de la figure 3,
- et la figure 5 est une vue en coupe selon la ligne V-V de la figure 4.

Le filtre à gazole 1 pour moteur diesel de véhicule qui est représenté sur la figure 1 se présente extérieurement sous la forme d'un boîtier qui contient un élément filtrant cylindrique (non visible sur la figure 1) et qui comprend :

- d'une part, un couvercle supérieur 2 fixe, qui peut être par exemple moulé en matière plastique et qui est généralement fixé au bloc moteur du véhicule,
- et d'autre part, une cuve 3 qui peut être par exemple également moulée en matière plastique et qui est fixée sous le couvercle 2 de façon amovible, par exemple par vissage, cette cuve 3 comportant un fond 4 et une paroi latérale 5 sensiblement cylindrique d'axe vertical.

Afin d'intégrer le filtre 1 dans un circuit d'alimentation en gazole, le couvercle fixe 2 de ce filtre est pourvu de cinq raccords, savoir :

- des premier, deuxième et troisième raccords 6, 7, 8, correspondant respectivement aux première, deuxième et troisième voies, 9, 10, 11, d'une vanne à trois voies 12 intégrée au couvercle 2,
- un quatrième raccord 13 correspondant à un passage d'entrée 14,
- et un cinquième raccord 15 correspondant à un passage de sortie 16.

Comme représenté sur la figure 2, le circuit d'alimentation en gazole dans lequel est intégré le filtre 1 comprend, outre ce filtre :

- un réservoir 17 de gazole,
- un circuit d'entrée 18 qui inclut, d'amont en aval, un filtre grossier ou préfiltre 19 relié au réservoir 17, puis une pompe de gavage 20 qui est généralement entraînée par un moteur électrique 21 et dont la sortie est reliée au passage d'entrée 14 du filtre,
- une pompe d'injection haute pression 22 qui est généralement entraînée par un mécanisme 23 mû par le moteur diesel, cette pompe d'injection haute pression étant de préférence du type dit "common rail", c'est-à-dire alimentant, à une pression généralement supérieure à 1000 bars, une rampe 24 d'injecteurs pour injection directe dont les injecteurs sont montés en parallèle sur une canalisation commune et sont commandés par un système électronique (non représenté),
- un circuit 25 de retour de gazole en excès, qui est relié à la première voie 9 de la vanne 12 à trois voies et qui recueille, d'une part, du gazole envoyé directement par la pompe 22 dans un by-pass 26 sans passer par la rampe d'injecteurs 24, et d'autre part, du gazole provenant de la rampe d'injecteurs 24 et non consommé par cette rampe, la pression du gazole contenu dans le circuit 25 de retour de gazole étant par exemple supérieure d'environ 0,15 bar à la pression atmosphérique, du fait de fortes pertes de charge à la sortie de la rampe 24 d'injecteurs et à l'entrée du by-pass 26,
- une canalisation 27 faisant communiquer la deuxième voie 10 de la vanne à trois voies avec le réservoir 17,
- et une canalisation 28 faisant communiquer la troisième voie 11 de la vanne à trois voies avec le circuit d'entrée 18, en amont de la pompe de gavage 20.

Afin que la pompe d'injection haute pression 22 fonctionne convenablement, la pression du gazole immédiatement en amont de cette pompe doit être comprise dans une plage prédéterminée, par exemple comprise entre 1,3 et 1,8 bar au-dessus de la pression atmosphérique.

A cet effet, d'une part, la pression de sortie de la pompe de gavage 20 est suffisante pour que la pression du gazole en amont de la pompe d'injection haute pression 22 soit toujours supérieure à 1,3 bar au-dessus de la pression atmosphérique, et d'autre part, le filtre 1 inclut un régulateur de pression 29 qui garantit que la pression du gazole dans le passage de sortie 16 de ce filtre n'est pas supérieure à 1,8 bar au-dessus de la pression atmosphérique.

Ce régulateur de pression 29 est constitué par une soupape de décharge montée sur un conduit de dérivation 30 qui communique, d'une part, avec le passage de

sortie 16, en aval de l'élément filtrant cylindrique 31 du filtre, et d'autre part, avec la première voie 9 de la vanne 12 à trois voies, cette soupape de décharge étant prévue pour commencer à s'ouvrir lorsque la pression de gazole dans le passage de sortie 16 atteint 1,3 bar au-dessus de la pression atmosphérique, de façon à créer ainsi un écoulement de gazole vers la première voie 9 en empêchant la pression de gazole dans le passage de sortie 16, d'augmenter jusqu'à la valeur limite de 1,8 bar au-dessus de la pression atmosphérique.

Par ailleurs, le filtre 1 inclut également un by-pass de dégazage 32 qui sera décrit plus en détail ci-après et qui permet d'évacuer vers la deuxième voie 10 de la vanne 12 à trois voies les bulles de gaz qui pourraient être entraînées par le gazole et qui pourraient s'accumuler en amont de l'élément filtrant 31.

Comme représenté sur les figures 3 à 5, ce by-pass de dégazage 32 ainsi que la soupape de décharge 29 susmentionnée sont intégrés dans le couvercle fixe 2, avec la vanne à trois voies 12.

Ce couvercle 2 comprend avantageusement un corps moulé d'une seule pièce en matière plastique, qui inclut :

- les raccords 6, 7, 8, 13, 15, délimitant respectivement les voies 9, 10, 11 de la vanne 12 à trois voies ainsi que le passage d'entrée 14 et le passage de sortie 16, qui forment tous des conduits rectilignes horizontaux alignés de préférence dans un plan commun, ce qui facilite le moulage du couvercle 2,
- une cheminée verticale cylindrique 33 qui fait communiquer le passage de sortie horizontal 16 avec un espace intérieur creux 34 formé au centre de l'élément filtrant cylindrique 31,
- une chambre verticale 35 sensiblement cylindrique qui débouche vers le haut à l'extérieur du boîtier du filtre et qui est obturée dans sa partie supérieure par un bouchon 36 fixé notamment par soudure ultra-sons, par vissage, ou autres, la chambre 35 présentant à sa partie inférieure un rétrécissement qui forme un siège de clapet annulaire 37 dirigé vers le haut, ce siège de clapet 37 étant traversé par un orifice 38 qui débouche dans la cheminée verticale 33 et qui est normalement obturé par un clapet 39 sollicité contre ce siège par un ressort 40, le siège de clapet 37, le clapet 39 et le ressort 40 constituant la soupape de décharge 29 susmentionnée,
- un puits vertical 41 qui présente une section augmentant vers le bas et qui débouche vers le bas dans une chambre 42 d'arrivée de gazole, disposée autour de l'élément filtrant cylindrique 31, le puits vertical 41 étant obturé vers le bas par un bouchon 43 qui est fixé par soudure ultra-sons, par vissage, ou autres et qui est traversé par un orifice 32 présentant une faible section de passage, par exemple inférieure à 1 mm², cet orifice 32 formant le by-pass de dégazage susmentionné, les trois voies 9, 10, 11 de la vanne à trois voies débouchant latérale-

- ment dans le puits vertical 41, et un conduit rectiligne horizontal 44 qui est aligné avec la première voie 9 de la vanne à trois voies, le conduit 44 étant disposé de façon diamétralement opposée à la première voie 9 par rapport au puits vertical 41, ce conduit 44 faisant communiquer ledit puits vertical 41 avec la chambre 35 susmentionnée et ledit conduit 44 présentant, pour permettre son moulage, une section inférieure ou égale à la section de la première voie 9.

A l'intérieur du puits 41, est emboîté un insert 45 en matière plastique qui comprend :

- une portée annulaire centrale 46 qui est en contact périphérique étanche avec le puits 41 entre les première et deuxième voies 9, 10 de la vanne à trois voies et qui définit intérieurement un premier siège annulaire 47,
- une deuxième portée annulaire 48 qui est en contact périphérique étanche avec le puits 41 entre les première et troisième voies 9, 11 et qui définit intérieurement un deuxième siège annulaire 49, la deuxième portée annulaire 48 étant reliée à la première portée annulaire 46 par des entretoises axiales 50 espacées les unes des autres et la deuxième portée annulaire 48 étant de préférence appuyée axialement contre un épaulement intérieur 51 du puits 41,
- et un croisillon 52 qui est appuyé axialement contre le bouchon 43 et qui est relié à la première portée annulaire 46 par des entretoises 53 séparées les unes des autres.

Le puits 41 est ainsi subdivisé en trois compartiments, savoir :

- un premier compartiment 54 central qui communique avec la première voie 9 et avec le conduit 44,
- un deuxième compartiment 55 qui est disposé sous le premier compartiment 54 et qui communique avec la deuxième voie 10 ainsi qu'avec le by-pass de dégazage 32,
- et un troisième compartiment 56, qui est disposé au-dessus du premier compartiment 54 et qui communique avec la troisième voie 11.

A l'intérieur du premier compartiment 54 du puits 41 est disposé un organe de clapet 57 qui, en l'occurrence, est constitué par un pot cylindrique à l'intérieur duquel coulisse un piston 58 qui est solidarisé avec le croisillon 52 par l'intermédiaire d'une tige 59, l'espace entre le piston 58 et le fond du pot cylindrique 57 étant rempli d'une masse de cire 60, susceptible de se dilater lorsqu'elle est chauffée, et l'organe de clapet 57 étant sollicité vers le premier siège 47 par un ressort 61.

De tels dispositifs sont connus en soi dans l'état de la technique, et sont commercialisés notamment par la

Société Dauphinoise Thomson, 40 rue Marcel Beretto, 38035 GRENOBLE, FRANCE.

Grâce à ces dispositions, la vanne 12 à trois voies constitue une vanne thermostatique qui fonctionne comme suit :

- tant que le gazole en excès arrivant la première voie est froid, par exemple à une température inférieure à 20°C, la masse de cire 60 ne se dilate pas, de sorte que l'organe de clapet 57 est appliqué de façon étanche sur le premier siège 47 sous l'effet du ressort 61, de façon à diriger tout le gazole en excès vers la troisième voie 11, c'est-à-dire vers le circuit d'entrée 18, ce qui permet d'obtenir un réchauffage rapide du gazole passant le filtre 1,
- lorsque le gazole en excès arrivant dans la première voie 9 est à une température comprise par exemple entre 20 et 30°C, la masse de cire 60 commence à se dilater, de sorte que l'organe de clapet 57 se déplace progressivement vers le deuxième siège 49 : dans ce cas, le gazole en excès est dirigé pour partie vers la troisième voie 11, et pour partie vers la deuxième voie 10, c'est-à-dire vers le réservoir 17,
- et lorsque la température du gazole en excès arrivant dans la première voie 9 est supérieure par exemple à 30°C, la masse de cire 60 est suffisamment dilatée pour engager l'organe de clapet 57 en contact étanche avec le deuxième siège 49, de sorte que tout le gazole en excès est dirigé vers la deuxième voie 10.

Comme il va de soi, et comme il résulte d'ailleurs de ce qui précède, l'invention n'est pas limitée à la forme de réalisation particulière qui vient d'être décrite, elle embrasse, au contraire, toutes les variantes, notamment celles dans lesquelles :

- la vanne à trois voies comporterait un organe de clapet actionné autrement que par une masse de cire sensible à la chaleur, et en particulier un organe de clapet qui serait actionné par un moteur électrique ou un solénoïde à l'extérieur du puits 41, et ce éventuellement indépendamment de la température du gazole,
- la vanne à trois voies ne comporterait pas un clapet déplaçable entre deux sièges, mais comporterait un clapet coopérant avec un siège unique et associé à une soupape de décharge, comme divulgué dans le document EP-A-0 145 946 susmentionné,
- le régulateur de pression serait différent de la soupape de décharge 29 décrite ci-dessus,
- le passage de dérivation 30 communiquerait avec la deuxième ou troisième voie de la vanne 12 à trois voies.

Revendications

1. Filtre à gazole (1) pour moteur diesel, comportant une cartouche filtrante (31) contenue dans un boîtier étanche (2,3) qui comprend lui-même :

- un passage d'entrée (14) qui est destiné à recevoir du gazole à filtrer acheminé par l'intermédiaire d'un circuit d'entrée (18) relié à un réservoir de gazole (17), le passage d'entrée communiquant avec une chambre d'arrivée de gazole (42) qui est située à l'intérieur du boîtier en amont de l'élément filtrant,
- un passage de sortie (16) de gazole filtré, qui est situé en aval de l'élément filtrant (31) et qui est destiné à être raccordé à une pompe d'injection haute pression (22),
- et une vanne à trois voies (12) comportant :

- une première voie (9) qui communique avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire d'un premier raccord (6) destiné à recevoir du gazole en excès provenant de la pompe d'injection haute pression (22), ce gazole en excès présentant une pression inférieure à la pression qui règne dans le passage d'entrée (14) du filtre,
- une deuxième voie (10) qui communique avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire d'un deuxième raccord (7) destiné à être relié au réservoir de gazole (17),
- et une troisième voie (11) destinée à diriger le gazole en excès en amont de l'élément filtrant (31) sans séjourner dans le réservoir (17), la vanne à trois voies (12) pouvant être actionnée pour orienter majoritairement le gazole en excès soit vers la deuxième voie, soit vers la troisième voie,

le filtre caractérisé en ce qu'il comporte en outre un passage de dérivation (30) qui fait communiquer le passage de sortie (16) avec au moins (9) l'une des trois voies de la vanne (12) à trois voies, ce passage de dérivation étant équipé d'un dispositif régulateur de pression (29) adapté pour fermer ledit passage de dérivation tant qu'il règne dans le passage de sortie (16) une pression inférieure à une pression prédéterminée, et pour ouvrir le passage de dérivation lorsque la pression dans le passage de sortie devient supérieure à ladite pression prédéterminée, et en ce que la troisième voie (11) communique avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire d'un troisième raccord (8).

2. Filtre à gazole selon la revendication 1, dans lequel la chambre d'arrivée (42) présente une zone supérieure qui communique avec la deuxième voie (10) de la vanne à trois voies par l'intermédiaire d'un ori-

fice de dégazage (32).

3. Filtre à gazole selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel le dispositif régulateur de pression (29) est une soupape de décharge qui comprend, d'une part, un siège annulaire (37) traversé par le passage de dérivation (30), et d'autre part, un clapet (39) sollicité contre ce siège par un ressort (40), à l'encontre de la pression régnant dans le passage de sortie (16).

4. Filtre à gazole selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel le boîtier comprend un couvercle (2) fixe et une cuve inférieure (3) fixée à ce couvercle, le passage d'entrée (14), le passage de sortie (16), les trois voies de la vanne à trois voies (9-11), et le passage de dérivation (30) étant formés dans la masse dudit couvercle.

5. Filtre à gazole selon la revendication 4, dans lequel le couvercle (2) est moulé en matière plastique.

6. Filtre gazole selon l'une quelconque des revendications 4 et 5, dans lequel :

- la vanne à trois voies (12) comprend un puits vertical (41) formé à l'intérieur du couvercle, ce puits vertical comportant des premier et deuxième sièges annulaires intérieurs (47,49) qui le subdivisent en des premier, deuxième et troisième compartiments (54-56) superposés communiquant respectivement avec les première, deuxième et troisième voies (9-11) de la vanne à trois voies, le premier compartiment (54) étant interposé entre les deuxième et troisième compartiments (55,56), et ledit premier compartiment contenant un organe de clapet (57) qui est déplaçable en translation verticale sous l'effet de moyens d'actionnement (58-60) entre, d'une part, une première position où il est en contact étanche avec le premier siège (47) en obturant la deuxième voie et, d'autre part, une deuxième position où il est en contact étanche avec le deuxième siège (49) en obturant la troisième voie,
- le dispositif régulateur de pression (30) est une soupape de décharge qui comprend, d'une part, un siège annulaire (37) qui communique avec le passage de sortie (16) et qui est traversé par le passage de dérivation (30), et d'autre part, un clapet (39) sollicité contre ce siège par un ressort (40), à l'encontre de la pression régnant dans le passage de sortie (16), ce clapet et ce ressort étant logés dans une chambre verticale (35) formée dans le couvercle (2),
- et le passage de dérivation (29) comprend un premier conduit rectiligne horizontal (44) qui est formé dans le couvercle (2) et qui débou-

- che, d'une part, dans la chambre (35) contenant ledit clapet, et d'autre part, dans un (54) des compartiments du puits vertical de la vanne à trois voies, ce compartiment (54) débouchant à l'extérieur du boîtier du filtre par l'intermédiaire d'un deuxième conduit rectiligne (9) qui forme le raccord (6) correspondant à ce compartiment et qui est aligné avec le premier conduit rectiligne (44). 5
- 10
7. Filtre à gazole selon la revendication 6, dans lequel le deuxième compartiment (55) du puits vertical de la vanne à trois voies est situé sous le premier compartiment (54) et communique avec la zone supérieure de la chambre d'arrivée de gazole (42) par l'intermédiaire d'un orifice de dégazage (32). 15
8. Filtre à gazole selon la revendication 7, dans lequel le puits vertical (41) de la vanne à trois voies est un puits borgne débouchant vers le bas, ce puits étant fermé en partie inférieure par un bouchon (43) qui est fixé au couvercle (2) du boîtier et qui inclut l'orifice de dégazage (32), lequel orifice de dégazage présente une section de passage inférieure à 1 mm². 20 25
9. Filtre à gazole selon l'une quelconque des revendications 5 à 8, dans lequel le passage d'entrée (14) et le passage de sortie (16) du filtre communiquent avec l'extérieur du boîtier par l'intermédiaire respectivement de quatrième et cinquième raccords (13,15), les premier, deuxième, troisième, quatrième et cinquième raccords (6-8, 13, 15) formant tous des conduits horizontaux parallèles les uns aux autres. 30 35
10. Dispositif d'alimentation en gazole pour moteur diesel, comportant :
- un filtre à gazole (1) selon l'une quelconque des revendications précédentes, 40
 - un réservoir de gazole (17),
 - un circuit d'entrée (18) qui inclut une pompe de gavage (20) et qui relie le réservoir de gazole au passage d'entrée (14) du filtre, 45
 - une pompe d'injection haute pression (22) alimentée par le passage de sortie (16) du filtre et alimentant elle-même une rampe d'injecteurs (24),
 - un circuit de retour de gazole (25), recevant du gazole en excès provenant de la pompe d'injection haute pression, ce circuit de retour de gazole étant relié au premier raccord (6) du filtre, ce gazole en excès étant à une pression inférieure à la pression qui règne dans le passage d'entrée (14) du filtre, 50 55
 - une canalisation reliant le deuxième raccord (7) du filtre au réservoir (17),
- et une canalisation reliant le troisième raccord (8) du filtre au circuit d'entrée (18), en amont de la pompe de gavage (20).

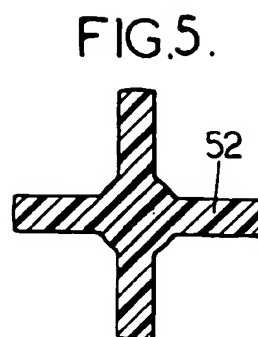
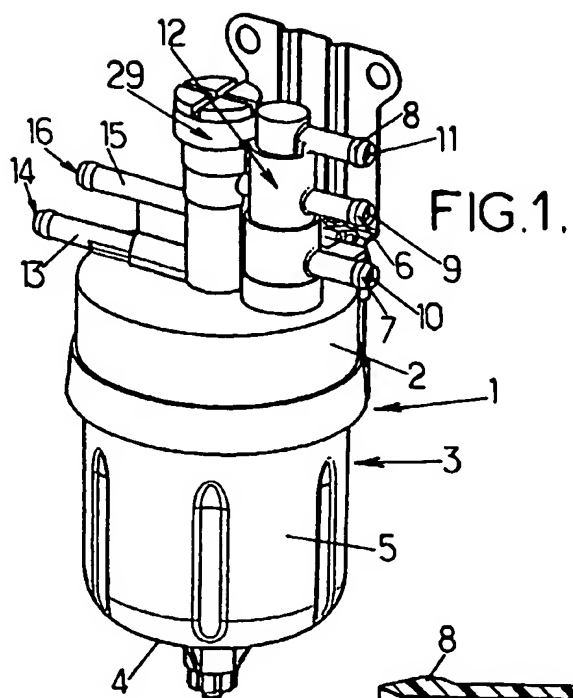


FIG.4.

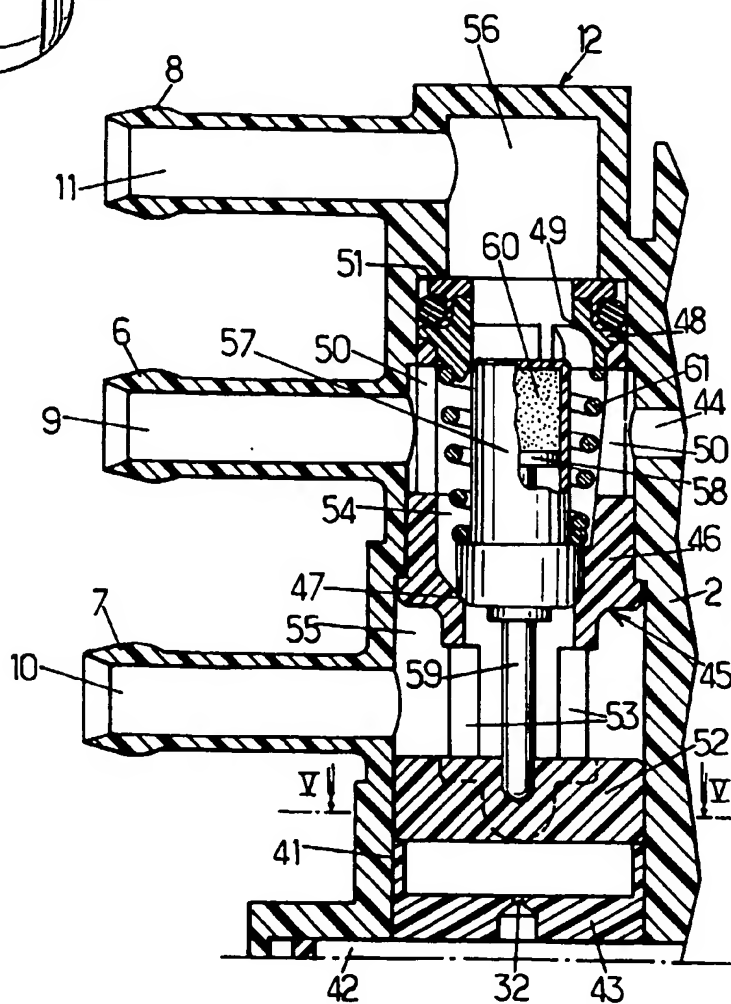
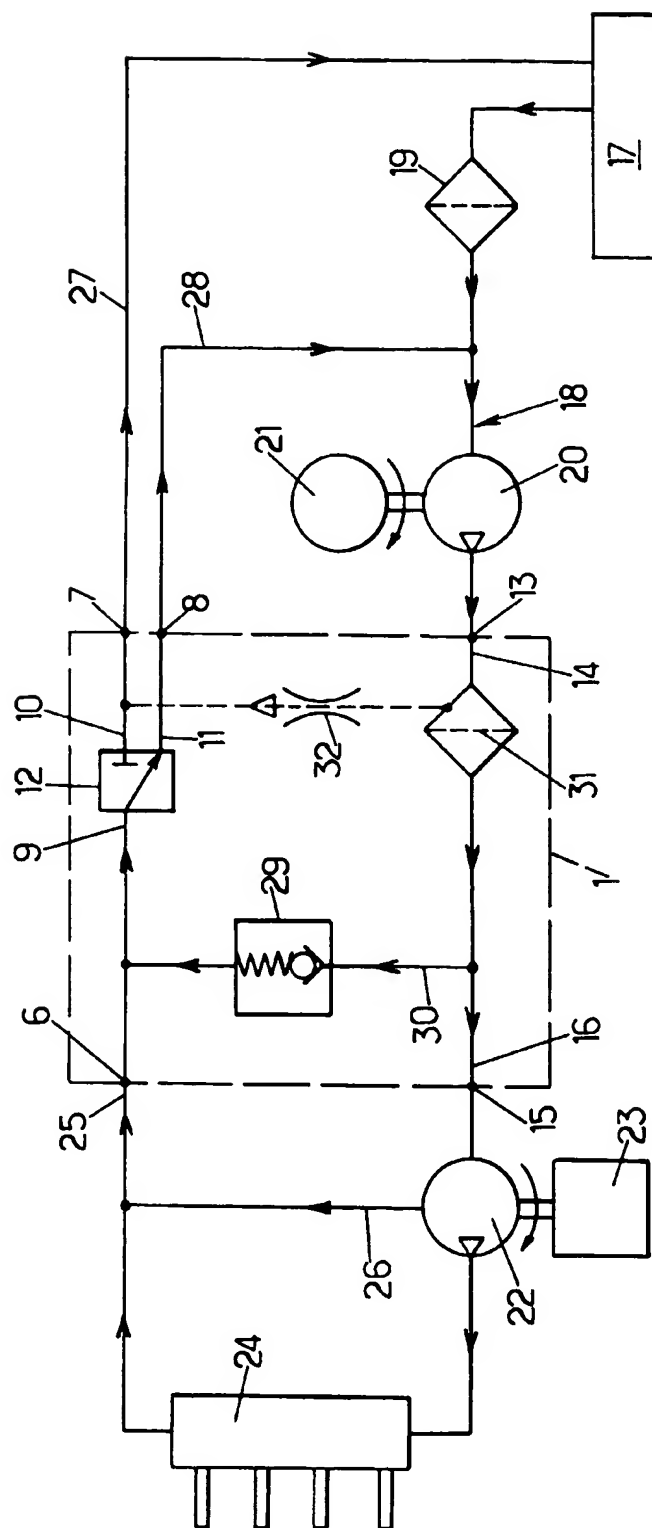
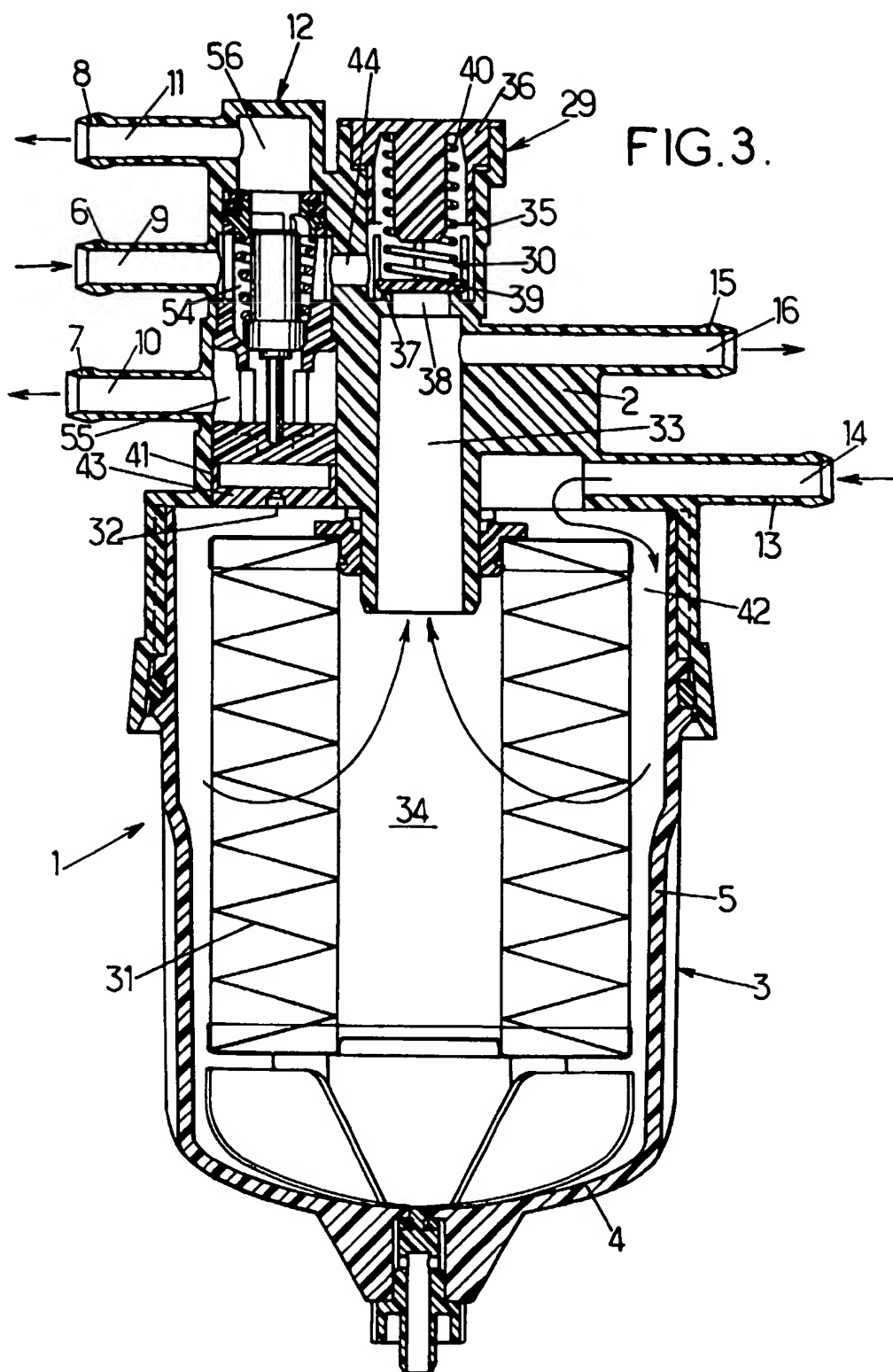


FIG.2.







Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande

EP 97 40 1698

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.6)
A	DE 39 16 162 A (RICHARD VOSS GRUBENAUSSBAU GMBH) * revendications 1,7,8; figures 1-3 *	1,10	B01D35/147
A	DE 24 29 510 A (W.BRICHTA) * revendications 1-5; figure 1 *	1,10	
A	US 4 681 660 A (R.R.BUDNY) * le document en entier *	1	
A	US 4 615 800 A (J.STIFELMAN ET AL.) * revendication 1; figures 1-6 *	1,10	
A,D	EP 0 145 986 A (ROBERT BOSCH GMBH) * revendication 1; figure 1 *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
			B01D
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche BERLIN		Date d'achèvement de la recherche 16 Septembre 1997	Examineur Bertram, H
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>			

EPO FORM 150 (01.92) (POA/CB)